



## ***Repenser le territoire***

### **Développer le fret ferroviaire**

La composante européenne du fret dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ne cesse de se renforcer face à sa composante française. En effet, le rôle de corridor liant l'Espagne au reste de l'Europe se superpose aux axes structurants à l'échelle nationale que constituent la liaison Marseille-Lyon-Paris et la transversale Bordeaux-Nice.

A moins d'assister à un bouleversement scientifique et technologique majeur, ces trajets d'échelle continentale sont voués à être effectués par chemin de fer, lorsque les obstacles à l'interopérabilité ferroviaire auront été estompés.

Ce mode de transport pourrait également offrir une alternative intéressante aux autoroutes pour les véhicules de tourisme traversant l'Europe à l'occasion des migrations estivales.

#### **Flux de fret internationaux à travers le couloir Rhodano-languedocien**



Convergent vers le couloir rhodano-languedocien des flux venant d'Italie et au delà des Balkans, d'Europe centrale et orientale, et d'Europe du nord par son entrée nord-est. Deux flux quittent l'Espagne, l'un borde la Méditerranée et l'autre l'Atlantique, avant de se rejoindre au carrefour de Narbonne.

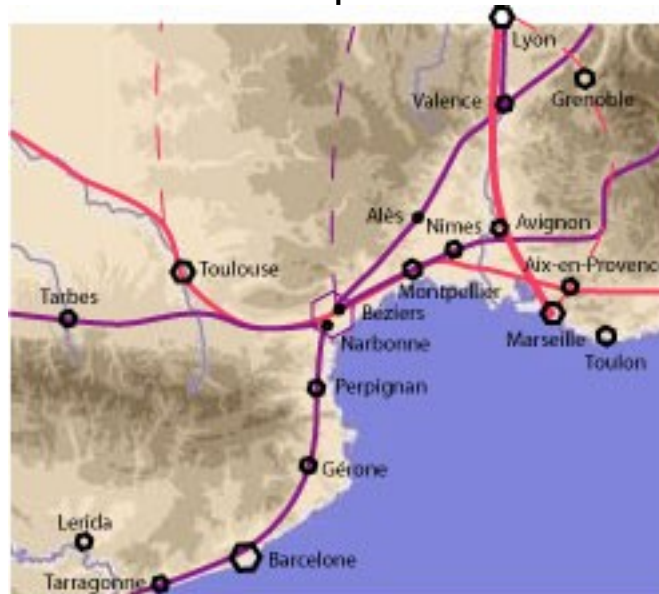
## Séparer les flux

Aujourd'hui ce corridor européen se développe en utilisant les voies qui se sont constituées dans une perspective nationale et provoque des problèmes importants de congestion. Si il est possible de développer les corridors européens en leur offrant un cheminement propre ne portant pas préjudice à la qualité des liaisons plus locales, cette option favoriserait grandement la compétitivité du grand Sud-Est.

Du temps des romains, la route qui menait d'Italie en Espagne, la Via Domitia, passait les Alpes au col du Montgenèvre. L'ouverture d'une voie de chemin de fer empruntant cet itinéraire ne demanderait que la création d'un tunnel sous ce col, et délesterait de ce flux la vallée du Rhône.

Le flux venant d'Europe centrale et orientale traverse la Suisse, puis les villes du sillon alpin pour rejoindre la vallée du Rhône à Valence. Le projet de l'A79 visait justement à dévier ce flux du couloir Rhodano-languedocien à travers le Piémont cévenol jusqu'à Narbonne. Un projet ferroviaire sur ce tracé aurait le même intérêt en terme d'aménagement du territoire et de dédoublement des flux, tout en répondant bien mieux aux besoins de ce type de trafic.

### Possibilité de séparation des flux



Le schéma précédent montre comment les flux pourraient être séparés, avec en violet les liaisons internationales et en rose les liaisons nationales.

Ainsi la vallée du Rhône pourrait permettre de développer les liaisons Marseille-Lyon sans être restreint par les trafics des corridors, et chaque flux disposerait d'un itinéraire disjoint assurant une fluidité optimale.

## Un carrefour à révéler

Le couloir commun étant restreint à une petite portion entre Narbonne et Béziers, les problèmes de congestion seraient faciles à traiter à l'emplacement de ce seul grand carrefour. De plus la ligne vers Clermont-Ferrand puis Paris existante pourrait permettre de diviser encore les flux.

Une autre caractéristique de ce carrefour est sa position sur un bras de mer comblé. Qui pourrait être recreusé pour mettre en place une plate-forme portuaire à l'emplacement même de ce carrefour. La prospérité considérable du port de Narbonne avant son comblement au moyen-âge laisse entrevoir le potentiel de cette position stratégique. De plus cet espace est soumis à d'importants risques d'inondation que la création d'un chenal portuaire bien conçu pourrait atténuer fortement, ou même éliminer ce danger.

Les Espagnols ont l'intention de beaucoup miser sur le ferroviaire. La liaison France-Espagne avec des voies à écartement international n'est même pas ouverte qu'ils programment sa saturation et se

proposent d'ouvrir une traversée centrale des Pyrénées. Dans l'hypothèse où les espagnols auraient raison d'envisager une saturation à court terme, cette saturation se répercuterait sur la ligne classique prolongeant cette ligne en France. Rendant hypothétique la survie du TER en Languedoc-Roussillon et mettant en lumière le retard que nous sommes en train de prendre.

Aujourd'hui le sous-investissement sur cet espace est flagrant. Pourtant les enjeux qui dictent son développement sont colossaux pour tout le sud de la France, et pour l'Espagne.

## Une gare excentrée pour Toulouse

L'axe languedocien s'affirme comme un lieu de passage majeur à l'échelle continentale. La plus grande ville du Languedoc, Toulouse est à l'écart de cet axe. La création d'une ligne grande vitesse sur l'axe devrait faire naître la nécessité impérieuse de relier la ville rose aux flux ainsi accélérés. La solution la plus satisfaisante serait alors de projeter une nouvelle gare de Toulouse sur l'axe, à l'emplacement même du triangle de jonction entre l'axe et la ligne menant à Toulouse.

### Lignes grande vitesse



Sur le schéma précédent apparaissent en violet les lignes ferroviaires à grande vitesse programmées à ce jour. En bleu, le chaînon manquant, au centre duquel trouve sa place la gare excentrée de Toulouse.

Dans l'hypothèse d'une liaison grande vitesse, cette gare serait à environ 40 minutes de Toulouse, à une heure de Barcelone et à une heure de Marseille. Un emplacement très intéressant pour un aéroport d'envergure internationale si la topographie le permet. En effet, le projet de deuxième aéroport pour Toulouse se base sur un temps d'accès depuis le centre-ville sensiblement égal.

## Des investissements importants pour le sud

Ce territoire stratégique pour la politique européenne des transports est en train de subir une profonde crise viticole qui le remodèle. De plus le risque d'inondation auquel il est soumis motive des investissements importants pour le sécuriser.

Il faut ajouter à cela une forte pression démographique, apportant de nombreux personnels qualifiés, malgré un chômage record.

Un projet beaucoup plus ambitieux pourrait transformer cet espace sous-exploité en un carrefour structurant pour tout le sud de la France à même de favoriser les échanges entre les métropoles qui le composent.

A une échelle plus locale, il s'agirait de constituer une « ville archipel » autour des centres urbains de

Narbonne et de Béziers, et de leur gare commune.  
Les investissements que nous préconisons sont:

- **L'ouverture d'un tunnel ferroviaire sous le col du Montgenèvre et sa connexion au réseau ferré**
- **La création d'une ligne nouvelle dédiée au fret sur le tracé envisagé pour l'A79**
- **La réouverture de la ligne Lunel-Arles pour séparer les flux vers la Provence des flux vers l'Italie au plus tôt**
- **La création d'un contournement ferroviaire au sud de Toulouse**
- **Le déplacement et la fusion des gares de triage de Narbonne et de Béziers en un pôle logistique au carrefour des lignes**
- **La création d'un port en eaux profondes au niveau de cette gare pour créer un pôle multimodal et limiter le risque d'inondation**
  
- **La réalisation du « chaînon manquant » de ligne grande vitesse entre Perpignan, Montpellier et Toulouse**
- **La création d'une gare au point de jonction entre les trois directions**
- **La création d'un aéroport lié à cette gare**